

Das Dampftram in Bern - Eine Reise in die Welt von 1894

Berner (Straßenbahn-) Geschichte am Pfingstmontag, 12. Mai 2008

Das Berner Dampftram verkehrt seit dem Jahr 2002 wieder regelmäßig im meterspurigen Straßenbahnnetz von BERNMOBIL (vormals SVB Städtische Verkehrsbetriebe Bern). Die Komposition besteht derzeit aus der dreiachsigen, originalen Tramwaylokomotive G 3/3 12 (SLM/System Brown, Baujahr 1894) sowie dem vierachsigen, originalgetreuen Personenwagen-Nachbau C4 31 (Gangloff/LWB, Baujahr 2002).

Die Einzigartigkeit des heutigen Dampftrams lässt sich kaum beschreiben, denn sowohl die betriebsfähigen Fahrzeuge selbst wie auch deren regelmäßiger Einsatz im öffentlichen Straßenraum stellen eine absolute Rarität dar.



Von den ursprünglich acht für Bern gebauten Dampf-Tramwaylokomotiven (Nummern 11 bis 18, SLM/System Brown, Baujahr 1894) existieren heute noch zwei Maschinen, davon eine betriebsfähig. Die Lok 18 steht seit Jahrzehnten als Ausstellungsobjekt im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern, die Lok 12 jedoch hat eine mehr als wechselhafte Geschichte hinter sich. Sie stand zunächst noch bis 1908 in Bern als Schneepflug im Einsatz, danach bis 1943 als Werklok im Sägewerk Renfer in Biel. Anschließend war sie als Museumsobjekt - wie auch schon Lok 18 - für ein geplantes (aber nie realisiertes) Eisenbahnmuseum in Zürich vorgesehen und zunächst 16 Jahre hinterstellt. Im Jahre 1959 kam die Maschine dann endlich als Ausstellungsstück nach Winterthur, bevor sie – ebenfalls als Ausstellungsstück – 1972 weiter gereicht wurde zur Museumsbahn Blonay – Chamby. Bereits 1983 kehrte sie von dort nach Winterthur vor das Technorama zurück, bis sie schließlich 1994 nach Bern zurückgeholt und von 1995 bis 2002 betriebsfähig aufgearbeitet werden konnte. Eigentümer der Maschine ist weiterhin das Technorama Winterthur, die Lok befindet sich aber im Besitz von BERNMOBIL. Weiter hat BERNMOBIL den Betrieb des Dampftrams an die neu gegründete Berner Tramway-Gesellschaft übertragen.

Die anderen sechs Maschinen jedoch wurden allesamt bereits bis 1939 verschrottet.

Von den ursprünglich 12 vorhandenen Personenwagen C4 19-30 (SIG, Baujahr 1894) hat nur ein einziger Wagen überlebt, die letzten Anhänger standen immerhin bis 1959 in Betrieb, der Wagen 26 steht ebenfalls heute im Luzerner Verkehrshaus. Daher wurde beschlossen, für Bern einen originalgetreuen Nachbau zu fertigen, welcher im Anschluss an die ursprüngliche Serie die Nummer 31 erhielt (Gangloff/LWB, Baujahr 2002).

Das nun wieder auferstandene Berner Dampftram wird seit Herbst 2002 erfolgreich durch die Berner Tramway-Gesellschaft betrieben. Diese wurde am 25. Oktober 2001 von BERNMOBIL, vom Tramverein Bern, einer Vielzahl von Kleinaktionären und von drei privaten Dampftramliebhabern in Form einer Aktiengesellschaft neu gegründet.

Bereits im Jahre 1887 wurde erstmals die aus privaten Aktionären bestehende Berner Tramway-Gesellschaft gegründet. Sie existierte bis zu deren Liquidation und Übernahme in städtischen Besitz im Jahre 1900.

Am Anfang der Berner Tram-Geschichte steht jedoch zunächst das im Jahre 1890 durch die private Berner Tramway-Gesellschaft eröffnete Drucklufttram nach Pariser Vorbild - nach dem System des Pariser Ingenieurs Louis Mékarski. Seit dem 01. Oktober 1890 verkehrte das Drucklufttram auf der Strecke Bärengaben – Bahnhof – Bremgartenfriedhof.

Die Funktionsweise des Drucklufttrams basiert auf Speicherung komprimierter Luft in entsprechenden Druckluftbehältern unter dem Wagenboden des Fahrzeugs. Für die Gewinnung dieser Energie musste eine ganze Reihe technischer Hindernisse bewältigt werden, welche angesichts Ihrer speziellen Ausführung eine Pionierleistung als auch eine Rarität darstellten. Nach anfänglichen Kinderkrankheiten versah das Drucklufttram immerhin rund 10 Jahre lang relativ zuverlässig seinen Dienst.

Das Depot des Drucklufttrams befand sich am östlichen Ende der drei Kilometer langen, von Beginn an meterspurigen Strecke am Bärengaben. Die eingleisige, mit Ausweichen versehene Strecke besaß an beiden Enden Drehscheiben zum Wenden der Fahrzeuge.

Als Zeitzeugen der Drucklufttram-Ära sind beim Bärengaben bis heute das alte Tramdepot sowie das Haltestellenhäuschen stadteinwärts erhalten, ein Fahrzeug jedoch leider nicht. Allerdings besteht auch hier das Projekt, einen originalgetreuen Nachbau eines druckluftbetriebenen Wagens zu fertigen.

Der gesamte Gebäudekomplex des alten Tramdepots wurde 1890 zeitgleich mit Eröffnung der Strecke bezogen. Das Betriebsgebäude liegt südöstlich des Bärengaben im Hang der Staldenanlage und besteht aus drei Teilen: der großen Wagenhalle längs des Hangs, dem quer dazu vorgestellten Kopfbau und dem daran angebauten, zweigeschossigen Wohnhaus - für den Bärenwärter! Kernstück der Anlage ist die 32 Meter lange und 14 Meter breite, stützenlose Halle. Diese ist mit Holz-Metall-Bindern überspannt und hangseitig durch eine lange Stützmauer begrenzt. In einem südseitigen Anbau waren die Einrichtungen für die Drucklufttraktion untergebracht. Der Kopfbau bestand aus dem bogenförmigen Einfahrtsportal und einem Werkstattraum als Zwischenbau zum Wohnhaus. Die ursprüngliche Fassade dieses Kopfbaus erinnerte an elegante Ausstellungs- oder Festhallenarchitektur im Schweizer Holzstil des Fin-de-Siècle. 1904 wurden der Tor- und Werkstattbau um eineinhalb Geschosse aufgestockt. Damit verlor das Gebäude einiges von seinem ursprünglichen Charme und erhielt im Wesentlichen sein heutiges, gegenüber dem früheren Bau eher behäbiges Aussehen.

Nach Stilllegung der Strecke zum Bärengaben im Jahre 1941 wurde das Tramdepot nicht mehr als solches genutzt. Zunächst zog hier eine Autogarage ein, später diente es als Lager für Bühnenbilder und Requisiten des Stadttheaters Bern. In den letzten Jahren vor dem Umbau wurde das Gebäude für Feste und kulturelle Veranstaltungen verwendet. Ab 1994 wurde für das alte Tramdepot ein neues Nutzungskonzept erarbeitet. Im alten Tramdepot sollte künftig ein gastronomischer und kultureller Treffpunkt entstehen. Mit der Umnutzung und dem im Frühjahr 1999 fertig gestellten Umbau hat sich der für die Stadt- und Technikgeschichte interessante Bau des Alten Tramdepots zu einem stilvollen Teil der touristisch wichtigen Baugruppe am Bärengaben entwickelt.. Das alte Tramdepot firmiert heute unter „Altes Tramdepot – Brauerei & Restaurant AG“.

***D**er Bärengaben in Bern ist ein Gehege am Rande der Altstadt an der Nydeggbrücke, nahe der Aare, in welchem Bären als Touristenattraktion gehalten werden. Der Bär ist das Wappentier der Stadt Bern und des Kanton Bern. Die erste sichere Nachricht von einem Bärengaben in Bern, beim Käfigturm, ist aus dem Jahre 1441 überliefert. Die heutige Anlage ist der vierte Bärengaben. Er wurde 1857 eröffnet und 1925 mit einem kleineren Graben für die Aufzucht von Jungtieren ergänzt. Die Stallungen wurden in den 1970er-Jahren saniert. Der Bärengaben ist heute ein Teil des Berner Tierparks Dählhölzli, trotzdem war er immer wieder im Fokus der Tierschützer, da die Tierhaltung nicht sehr artgerecht erfolgte. In der letzten Zeit wurden die Haltungsbedingungen deutlich verbessert. Die Anzahl der Bären wurde verringert und der eigentliche Bärengaben wurde vergrößert, außerdem wurden Klettermöglichkeiten geschaffen. Im Jahr 2004 stimmte der Stadtrat von Bern dem Projekt zum Umbau sowie der Erweiterung des historischen Bärengabens zu: aus dem Bärengaben soll ein Bärenpark entstehen. Den Tieren wird ein direkter Zugang zur Aare und zu einem großen Freigehege geschaffen. Auch sollen Schlafhöhlen und artgerechte Fütterungsplätze eine tiergerechte Haltung ermöglichen.*



Bärengaben Bern

Schon zur Inbetriebnahme des Drucklufttrams stand für die Berner Tramway-Gesellschaft der Bau einer weiteren Strecke Länggasse - Bahnhof - Wabern fest. Vom Bahnhof aus gesehen waren dies nämlich die einzigen beiden Richtungen, in denen eine Straßenbahn in Entwicklung befindliche Quartiere geführt werden konnte, ohne zunächst auf eine Aarebrücke angewiesen zu sein. War seitens der Berner Tramway-Gesellschaft die Linienführung damit zwar frühzeitig geklärt, stand die Frage nach der Art der Traktion erneut im Raum. Denn der bisherige Druckluftbetrieb kam wegen ungenügender Leistungsfähigkeit der städtischen Turbinenanlage, die die Kompressoren der Berner Tramway-Gesellschaft antrieb, nicht mehr in Frage. Auch froren in den Wintermonaten oft die Druckluftleitungen ein, was zu tagelangen Betriebsunterbrechungen führte.

Noch erschien aber der elektrische Betrieb zu jener Zeit technisch nicht ausgereift, auch war elektrische Energie in den benötigten Mengen in Bern nicht ausreichend verfügbar. Daher entschied die Berner Tramway-Gesellschaft für ihre zweite Linie den Dampfbetrieb einzuführen. Am 17. Mai 1894 eröffnete somit das Dampftram Länggasse – Bahnhof – Eigerplatz - Weissenbühl - Wabern als zweite Linie den Betrieb. Hierzu standen acht Tramway-Lokomotiven sowie 12 vierachsige Personenwagen zur Verfügung. Für das Dampftram wurde im Mattenhofquartier am Eigerplatz ein gänzlich neues Depot errichtet.

Als weitere Dampfstraßenbahn nahm am 21. Oktober 1898 die Bern-Muri-Gümligen-Worb-Bahn (das Blaue Bähnli, heutige Linie G) den Betrieb zwischen Bern Helvetiaplatz und Worb Dorf auf. Da zwischen Helvetiaplatz und Egghölzli Berner Stadtgebiet befahren wurde, lag die Betriebsführung zunächst ebenfalls in den Händen der privaten Berner Dampftramway-Gesellschaft. Auch das Blaue Tram überquerte damit zunächst nicht die Aare, sondern endete unmittelbar vor der Kirchfeldbrücke am Helvetiaplatz. Daran sollte sich beinahe einhundert Jahre nichts ändern. Das städtische Tram selber fuhr erst 1901 als elektrisches Tram über die Kirchenfeldbrücke und weiter auf der bestehenden Strecke ins Burgernziel. Umgekehrt durfte aber das Blaue Tram nicht in die Altstadt oder gar bis zum Bahnhof vorrücken. Das Klima zwischen den beiden Unternehmen war nicht gut. So gab es nicht nur immer wieder Streit auf dem zweigleisigen Abschnitt Helvetiaplatz - Burgernziel, der beiden Partnern zur Hälfte gehörte, sondern lange Zeit empfand man sich regelrecht als Konkurrenz und missgönnte sich jeden Passagier. Die Stadt wollte deshalb die Verantwortlichen des Blauen Bähnli dazu drängen, die Endstation ins Burgernziel zurück zu verlegen. Das wiederum wollten diese sich nicht bieten lassen und nahmen schließlich 1904 die Verwaltung ihrer Bahn in die eigenen Hände.

Tatsächlich dauerte es dann noch beinahe einhundert Jahre, bis das Blaue Tram in die Berner Altstadt vorrücken konnte. Nach der 1988 erfolgten Sanierung der Kirchenfeldbrücke wurde nach langen Verhandlungen am 18. April 1997 die Linie G bis zur neuen Endstation Bern Zytglogge auf dem Casinoplatz verlängert. Zukünftig wird dem Blauen Tram eine gänzlich neue Rolle zufallen, im Zusammenhang mit der Liniennetzreform für das Tram Bern West (Eröffnung 2010) wird das Blaue Tram vsl. Mit dem Streckenast des heutigen Tram 5 nach Fischermätteli verknüpft und damit die gesamte Innenstadt durchqueren.

Auch wenn die Berner Tramway-Gesellschaft gegen Ende des 19. Jahrhunderts noch eine dritte Linie projektierte, welche erstmals elektrisch betrieben werden sollte, kam überraschend 1900 das Aus für die Gesellschaft: die aus privaten Aktionären bestehende Gesellschaft wurde liquidiert und deren Anlagen sowie Rollmaterial gingen in städtisches Eigentum über. Der nun in öffentlicher Hand befindliche Betrieb wurde in der Folge unter dem Namen Städtische Straßenbahn Bern (SSB) und später Städtische Verkehrsbetriebe Bern (SVB - heute BERNMOBIL) weitergeführt.

Mit fortschreitender Technik setzte sich in den folgenden Jahren auch in Bern die elektrische Traktion endgültig durch, so wurde die am 01. Juli 1901 eröffnete dritte Linie Breitenrain – Zytglogge - Burgernziel von Anfang an elektrisch mit Gleichstrom 600 Volt betrieben. Die neue Linie überquerte damit auch erstmals die Aare, und zwar gleich zweimal, nämlich auf der Kornhausbrücke sowie auf der Kirchenfeldbrücke.

Bis Ende 1901 wurden daraufhin auch die beiden anderen Linien des bisherigen Druckluft- und Dampftrams zügig auf elektrischen Betrieb umgerüstet. Nur das nicht-städtische Blaue Tram fuhr zunächst weiter als Dampfstraßenbahn, bis im Jahre 1910 auch hier der elektrische Betrieb eingeführt wurde.

Die weitere Netzentwicklung des Trams gestaltete sich wie folgt: 1908 ging die neue Strecke Bahnhof – Brückfeld in Betrieb, das Jahr 1910 brachte die Verlängerung Breitenrain – Papiermühlenstraße (Guisanplatz). Die Linie nach Wabern erhielt 1911 eine direktere Streckenführung via Monbijou und eine letzte Neubaustrecke ging zunächst 1923 von der Belpstraße nach Fischermätteli in Betrieb.

Die großen Umbauarbeiten 1930 im Bereich Bahnhofplatz/Bubenbergplatz veränderten nicht nur das Bild der Stadt, sondern auch die Linienführungen der Straßenbahn. Auf dem Bubenbergplatz entstand eine große Abstellanlage für Tramzüge ("Blasermätteli", nach dem damaligen Baudirektor II der Stadt Bern, Gemeinderat Hans Blaser). Der Hauptbahnhof wurde seiner großen Eingangshalle beraubt, seine Front nach hinten versetzt. Die Gelegenheit nutzend, kam es zu einer kompletten Neuordnung aller Straßenbahnlinien, auch wurden die z. T. noch heute gebräuchlichen farbigen Routentafeln eingeführt.

Am 29. Oktober 1940 nahm der Trolleybus als neues Verkehrsmittel den Betrieb auf, zunächst nur als Tram-Zubringer Schosshalde - Bärengaben. Drei Monate später, am 22. Januar 1941, übernahmen die Trolleybusse dann jedoch den Verkehr des Trams auf dem Teilstück Bahnhof - Bärengaben. Damit wurde ein Teil der allerersten Berner Straßenbahnstrecke aus der Zeit des Drucklufttrams stillgelegt. Seit 1941 ist das Tramnetz auch vollständig zweigleisig ausgebaut.

Zum 01. Dezember 1946 konnte wiederum eine Streckenverlängerung in Betrieb gehen, das Tram fuhr nun vom Burgernziel weiter bis zum Freudenbergerplatz (Ostring).

Wie überall kam es dann zu Beginn der 1960er-Jahre zu einer Stagnation, das Tram wurde mehr als Hindernis denn als effizientes Transportmittel angesehen.

Mit dem großen Bahnhofumbau ab 1959, der sich 17 Jahre lang hinzog, wurde auch die Schanzenbrücke gänzlich neu gebaut, ein willkommener Grund, das Tram vom Bahnhof nach Länggasse einzustellen. 1965 folgte dann die Stillegung der Linie nach Brückfeld und damit ihr anderer Streckenast vom Bahnhof nach dem Bremgartenfriedhof gleich mit.

Erst in den 1970er Jahren gewann der öffentliche Nahverkehr in Bern wieder an Bedeutung. So wurden mit dem so genannten „Plan 74“ nicht nur die Vorortbahnen neu geordnet und großzügig ausgebaut (Einführung in den neuen, unterirdischen Teil des Hauptbahnhofs), auch das Neubaugebiet Wittigkofen erhielt einen Tramanschluss in Form einer nun erstmalig stadtbahnmäßig trassierten Neubaustrecke Egghölzli - Saali. Diese konnte noch 1973 eingeweiht werden.

Trotzdem blieb das Berner Tramnetz seitdem in seiner Netzentwicklung stehen, der Trolleybus hat bis heute die Oberhand als elektrisches Stadtverkehrsmittel. So liegt die letzte Streckeneröffnung beim Tram nun schon 35 Jahre zurück. Fairerweise muss aber gesagt werden, dass der Trolleybus verstärkt ebenfalls erst in den 1970er-Jahren ausgebaut wurde, hier wurden aus Gründen des Umweltschutzes schon frühzeitig stärker belastete Omnibuslinien auf Trolleybusbetrieb umgestellt. Allerdings wird sich das in den nächsten Jahren vollständig zugunsten des Trams ändern, wenn das Projekt „Tram Bern West“ (ab dem Jahr 2010) sowie weitere Ausbauten in Richtung Klein-Wabern und Wankdorf in Betrieb gehen werden.

Auf dem Fahrzeugsektor war Bern jedoch eine der ersten Städte, die ab Ende der 1980er Jahre Straßenbahnfahrzeuge in damals aufkommender Niederflurbauweise in Betrieb genommen hat (Vevey 1989), inzwischen verstärkt durch eine Flotte weiterer moderner, vollständig niederfluriger Wagen (Siemens Combino 2002-04, diese werden ab 2009 zur Kapazitätserweiterung von fünf- zu siebenteiligen Fahrzeugen verlängert).

Das heutige Streckennetz ist 13,9 km lang und wird mit 600 Volt Gleichstrom in 1000 mm Spurweite befahren. Es verkehren die drei Tramlinien 3 Weissenbühl – Saali, 5 Fischermätteli – Ostring und 9 Wabern – Guisanplatz, insbesondere während der Hauptverkehrszeiten in einem für eine Stadt dieser Größe extrem dichten Takt. Der Grundausschluss kann vollständig mit (teil-) niederflurigen Fahrzeugen besetzt werden, die älteren Gelenkwagen samt Hänger („ds Nünitram“ SWS 1973) kommen aber auch weiterhin planmäßig montags bis freitags zusätzlich auf der Linie 9 zum Einsatz.

Startpunkt Eigerplatz im Mattenhofquartier



Die Abfahrt mit dem Dampftram erfolgte vom Depot Eigerplatz (BERNMOBIL). Hierzu trafen sich alle Fahrtteilnehmer um 9:15 Uhr direkt am Depot, welches zunächst noch einen eher verschlafenen Eindruck machte. Nur das „Speisewagentram“ lugte vorsichtig aus dem Hallengleis acht. Doch schnell änderte sich dieser Zustand, die große Zahl der Teilnehmer brachte bald ordentlich Leben auf den Betriebshof. Aus Kapazitätsgründen sollte zusätzlich zum Dampftram auch das „Märlitram“ mit auf Reise gehen, welches noch im Gleis sieben in der Halle auf seinen Einsatz wartete. Unterwegs an geeigneter Stelle sollten die Teilnehmer die Fahrzeuge tauschen, was später auch reibungslos ablief. Auch das „Märlitram“ wurde zum Hallentor vorgefahren, so dass hier ein erstes Gruppenbild aller Teilnehmer des „PfingstFunTreff 2008“ arrangiert werden konnte. Dann erschien jedoch der eigentliche Star des Tages: die Tramwaylokomotive Nr. 12.

Mit Eröffnung des Dampftrams 1894 von Länggasse via Bahnhof - Mattenhofquartier (Eigerplatz) - Weissenbühl nach Wabern wurde hier am Eigerplatz für die neuen Dampftram-Züge ein zweites Depot errichtet. Es ist heute Depot und Hauptwerkstatt von BERNMOBIL, vormals SVB Städtische Verkehrsbetriebe Bern. Daneben existiert noch das Depot Burgernziel, welches 1901 als drittes mit Eröffnung der elektrischen Linie vom Breitenrainquartier ins Kirchenfeld eröffnet wurde. Dieses wird jedoch in den kommenden Jahren zugunsten eines Neubaus geschlossen, denn sowohl am Eigerplatz wie auch am Burgernziel bestehen keine Erweiterungsmöglichkeiten. Diese sind aber erforderlich, spätestens mit Eröffnung des Trams Bern West im Jahre 2010 wie auch für weitere Ausbaupläne in Richtung Wankdorf.

Die nahe des Depots Eigerplatz an der Schlaufe Weissenbühl der Linie 3 gelegene Wagenhalle, welche heute die Museumsfahrzeuge beherbergt und Sitz des Tramverein Bern (TVB) ist, bleibt hingegen betrieblich ohne weitere Bedeutung. Der Bau erfolgte mit Ablieferung von 10 Standard-Anhängern für Bern im Jahre 1951/52. Diese entsprachen in großen Teilen den vom Verband Schweizerischer Transportunternehmen 1945 vorgeschlagenen "Schweizer Einheits-Tramanhänger". Zusammen mit den vier Jahre zuvor gelieferten Motorwagen konnten damit Großraumzüge gebildet werden, wodurch eine größere Anzahl des älteren Rollmaterials überzählig wurde. Als Reserve für Großveranstaltungen wurde daraufhin für etwa 20-24 Zweiachser die Wagenhalle Weissenbühl als reine Abstellhalle errichtet.



Depot am Eigerplatz Die Halle wirkt noch recht verschlafen, nur das „Speisewagentram“ im Hallengleis acht lugt vorsichtig in die Sonne.

Einblicke in das Depot am Eigerplatz



Der Be 4/8 731 (Vevey/ABB/Düwag 1989/1990) der Serie 731-742. Dieser Wagentyp zählt zu den ersten Entwicklungen moderner Niederflurtechnik. Daneben steht das „Märlitram“ Ce 4/4 145 (SIG/MFO 1935), welches unsere Sonderfahrt verstärken wird.

Links der Hochflur-Gelenkwagen Be 8/8 715 der Serie 711-726 (SWS/BBC 1973, 1986 ex 1-16). Dieser Wagentyp („Nünitram“) ist noch in elf Exemplaren in Bern vorhanden. Mittig steht passend dazu der Hänger B 324 (Serie 321-330, FFA 1951/1952, noch neun Stück vorhanden). Rechts nochmals der Be 4/8 731.



Das „Märlitram“ Ce 4/4 145, welches unsere Sondefahrt verstärkt, sowie das „Speisewagentram“ BRe 4/4 647 (beide SIG/MFO Baujahr 1935)



1935/36 beschaffte die damalige Städtische Straßenbahn Bern (SSB) sieben moderne, vierachsige Triebwagen als Ersatz für Fahrzeuge aus dem Jahre 1901. Sie standen zuerst auf der damaligen Linie 3/4 (Weissenbühl - Militärplatz), dann auch auf anderen Linien im Einsatz. Als moderne Großraumwagen (Standardwagen) nach Bern kamen, sah man sie nur noch als Supplementwagen auf den Linien 5 und 9. Mit dem Erscheinen der „Nünitram“-Gelenkwagen wurden sie ab 1973 nicht mehr im Linienverkehr benötigt, die meisten Wagen wurden abgebrochen. Der heutige Museumswagen 145 des Tramverein Bern (TVB) verkehrt seit 1975 in der Adventzeit als "Loeb's Märlitram" („Märchentram“, gesponsert von dem bekannten Berner Kaufhaus Loeb, letztmalig im Dezember 2004) in schneeweißer Farbgebung. Die Beschaffung der ersten Niederflur-Gelenktrams 1989 ließen die Städtischen Verkehrsbetriebe Bern (SVB) den Abbruch oder Verkauf des "Märlitram" und des dazu passenden Anhängers B 311 ins Auge zu fassen. Dank der Intervention des TVB konnten aber die beiden Fahrzeuge in Bern erhalten bleiben. Gemäß einem zwischen TVB und SVB geschlossenen Vertrag ist der Tramverein Bern nun für die Fahrzeuge mitverantwortlich. Im Jahre 1993 haben der TVB in Zusammenarbeit mit den SVB das damals weiße "Märlitram" 145 in den Museumswagen Ce 4/4 145 rückgebaut. Er präsentiert sich nun im selben Anstrich grün/creme wie schon 1935 bei seiner Ablieferung. 1994 wurde auch der Beiwagen B4 311(SIG 1933) entsprechend als Museumsbeiwagen C4 311 hergerichtet. Der Wagen 145 verkehrt(e) in der Adventzeit weiterhin als "Loeb's Märlitram", wird aber auch sonst für Sonderfahrten eingesetzt, seit dem Winter 1998 sogar jeweils im Januar als allseits beliebtes „Fondue-Tram“.

1976 bauten die Städtischen Verkehrsbetriebe Bern den ehemaligen Tramwagen 147 in das bekannte Speisewagentram „Wagon-Restaurant“ um. Inzwischen ebenfalls mit passendem Beiwagen versehen, verkehrt das Gespann als BRe 4/4 647 und BR 312, ursprünglich Ce 4/4 147 (SIG/MFO 1935) und C4 312 (SIG 1933).

Es erscheint der Star des Tages: die Tramwaylokomotive Nr. 12 rückt aus – zunächst noch ohne den dazugehörigen Personenwagen Nr. 31



Beschreibung des Dampftrams siehe Seite 1

Kleine Oldtimer-Parade





Nach einem kurzen Rangiermanöver wird schließlich unter kräftigem Dampf der Personenwagen Nr. 31 angehängt, das Dampftram ist nun fertig zur Abfahrt.





Alle Teilnehmer haben inzwischen die Plätze eingenommen, teils im Dampftram, teils im elektrischen Tram. Der Abfahrt steht jetzt nichts mehr im Wege.

Im „Märlitram“



Die Fahrtroute ab Eigerplatz folgte zunächst der Straßenbahnlinie 3 in Richtung Schleife Saali. Durch die westliche Berner Vorstadt wurde schnell der Hirschengraben im Zentrum erreicht, anschließend der neu gestaltete Bubenbergplatz.

Auf dem neu gestalteten Bubenbergrplatz („Bahnhofplatz´08“)

Der *Bubenbergrplatz* ist ein zentral gelegener Platz in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs. Seinen Namen erhielt der Platz auf Grund des Bubenbergr-Denkmales, das sich seit 1897 auf dem Platz befand. Nach wenigen Jahren wurde das Denkmal auf seinem Steinsockel mit einem Ziergitter umgeben. Die Platzmitte erhielt damit ein neues Aussehen. Die Bäume waren stattlich herangewachsen und bildeten zusammen mit dem Denkmal einen Schwerpunkt. 1930 wurde das Denkmal anlässlich einer völligen Umgestaltung des Platzes abgetragen und am heutigen Standort beim Hirschengraben wieder aufgebaut. An die ursprüngliche Stelle des Denkmals kam eine Straßenbahn-Umsetzanlage mit mehreren Gleisen. 1934 war die Umgestaltung des Platzes vollendet. In den Jahren 1971-76 wurde der Platz erneut umgebaut, nun im typischen Zeitgeist der 1970er Jahre: es entstanden Fußgängerunterführungen und geradlinige überdachte Tramperrons. Heute dient der erneut völlig umgestaltete, nüchterne Platz vor allem als Verkehrsknotenpunkt für Tram, Trolleybus und Omnibus.



Der neue „Bahnhofplatz´08“: Anfang 2007 wurde mit dem erneuten Komplettumbau des Bahnhofplatzes begonnen, die Arbeiten sollen bis Ende Mai 2008 abgeschlossen sein. Die Arbeiten umfassen unter anderem die Neugestaltung der Tram- und Bushaltestellen, den Bau eines Baldachins über dem Bahnhofplatz, die Neugestaltung des Bubenbergrplatzes und einen Ausbau der Christoffelunterführung. Die künftige Tramhaltestelle am Hauptbahnhof sowie die Wendeschleifen im Umfeld des Bahnhofplatzes sind bereits auf die längeren Züge von „Tram Bern West“ ausgerichtet, der zukünftigen Straßenbahnverbindung nach Bümpliz und Brünnen, die im Jahr 2010 in Betrieb gehen soll.



In der Altstadt: Tordurchfahrt Käfigturm sowie der Anna-Seiler-Brunnen

Der *Käfigturm* ist Teil der alten Stadtbefestigung am oberen Ende der Marktgasse in der Berner Altstadt. Der Vorgängerbau wurde 1256 im Zuge der zweiten Stadtbefestigung errichtet, jedoch 1640 abgerissen. An seine Stelle trat der heutige, um 1641 bis 1644 nach Plänen von Joseph Plepp errichtete Turm. Bis 1897 diente der Käfigturm als Gefängnis. Seine Höhe bis zum Knauf der Wetterfahne beträgt 49 Meter. Er ist seit 1690/91 mit einem mechanischen Uhrwerk versehen. Im Herbst 1999 wurde von der Schweizerischen Bundeskanzlei und den eidgenössischen Parlamentsdiensten im Käfigturm das Polit-Forum des Bundes eingerichtet. Seither finden dort regelmäßig Ausstellungen und Anlässe zu politischen Themen statt.

Der *Anna-Seiler-Brunnen* steht in der Marktgasse in Bern und gehört zu den Berner Altstadtbrunnen aus dem 16. Jahrhundert. Er wurde 1545/46 als Ersatz für einen Brunnen aus dem 14. Jahrhundert errichtet. Die Brunnenfigur zeigt eine Frauengestalt, die in der einen Hand eine Schale hält und mit der anderen Hand aus einem Krüglein Wasser hinein gießt. Sie stammt aus der Werkstatt von Hans Gieng und versinnbildlicht vermutlich die Kardinaltugend der Mäßigung. Da der Brunnen in der Nähe des Käfigturmes steht, der früher als Gefängnis diente, nannte man ihn ursprünglich by der Gefangenschaft oder Kefibrunnen (nach Chefi, dem Berndeutschen Wort für Gefängnis). Der heutige Name geht auf Karl Howald zurück. Er wollte im Standbild Anna Seiler erkennen, die 1354 in Bern ein Hospital stiftete. Dieses wurde später Inselspital genannt (wie noch heute das das Universitätsspital in Bern heißt).



Der Käfigturm in voller Größe und die reich beflaggte Marktstrasse mit den typischen Laubengängen

Bern zählt heute zu den großartigen Beispielen mittelalterlichen Städtebaus in Europa. Das Stadtensemble ist weitgehend in seiner ursprünglichen Form erhalten und steht seit 1983 auf der Liste des UNESCO-Welterbes.

Nach dem großen Brand von 1405 wurde die Berner Altstadt in Sandstein im Stil der Renaissance neu errichtet. Ein besonderes Merkmal der Altstadt sind die durchgehenden *Laubengänge* von rund sechs Kilometer Länge. Diese sind in dieser Form einzigartig. Deren Ursprung erklärt sich wie folgt: schon frühzeitig florierte hier der Handel. Die Geschäfte boten auf ihren Auslagen auf die Gasse hinaus Brot, Gemüse, Fleisch und vieles mehr feil. Die Auslagen liefen aber ununterbrochen Gefahr, von den Inhalten der aus dem Fenster geleerten Nachttöpfe getroffen zu werden. Daher wurden die Häuser ab der ersten Etage überstehend in die Gassen hinein gebaut und die darunter entstandenen Leergänge zu den Arkaden-Lauben. Die hölzernen Auslagen wurden am Abend einfach hochgeklappt und dienten dann als Fensterverschläge.

Hingegen sind die Quergassen - in Bern *Passagen* genannt – nicht auf einer Linie angeordnet sondern um ein paar Meter zueinander versetzt. Hieran ist der in Bern wehende Nordwind schuld. Denn die Quergassen sind alle gegen Norden ausgerichtet. Die Städtebauer haben mit der versetzten Bauweise wenigstens die Zugluft etwas bändigen können.

Besonders schön anzusehen sind die durchgehend *beflaggten Gassen der Altstadt*. Die Flaggen gehören den Leisten. Es handelt sich nicht nur um Landes- und Kantonsfahnen, sondern auch um Gemeinde-, Amtsbezirks- und Zunftfahnen. Daher sind so viele außerordentliche Motive künstlerischer Gestaltung dabei, welche man andernorts z. T. nicht sieht.

Wer heute in Bern von Leisten spricht, meint die bestehenden Quartier- und Gassenleiste. Der Begriff des Leists, welcher der Rechtsgeschichte entstammt und offenbar nur in Bern vorkommt, ist jedoch bedeutend älter und seit drei Jahrhunderten fassbar. In Mode gekommen sind Leiste im geselligen 18. Jahrhundert als Ausdruck der Aufklärungsbewegung und der bürgerlichen Öffentlichkeit, die sich damals zu formieren begann. Sie waren Vereinigungen von meist jungen Männern,

in deren Mittelpunkt der Freundschaftskult der Zeit und die Geselligkeit standen. Sie sind vornehmlich in der Stadt Bern bezeugt, und ihre Mitglieder rekrutierten sich aus der burgerlichen Mittel- und Oberschicht.

In einer ersten Phase, die bis in die Mitte des 18. Jahrhunderts reichte, waren die Leiste noch ziemlich offen und wenig organisiert.

Vor dem Hintergrund der vollendeten Aristokratisierung des politischen Systems zeigten sich in einer zweiten Phase Abschließungstendenzen, und man findet nach der Mitte des 18. Jahrhunderts die Ober- und die Mittelschicht kaum mehr im selben Leist. Die Abschließung nach außen machte Kontrollen über die Mitglieder und den Leistbetrieb nötig, weshalb die Leiste von da an eine geordnete Vereinsstruktur aufweisen.

Die Jahre der helvetischen Revolution eröffneten die dritte Phase der Geschichte der bernischen Leiste. Bis über die Mitte des 19. Jahrhunderts hinaus ist eine partielle Politisierung zu beobachten. Mehr als ein Leist wird sogar zum Träger politischer Gruppen, in einer Epoche, in der die Parteien in unserem Land noch keine endgültige und dauerhafte Organisationsform hatten. So bildete der 1816 gegründete Bürgerleist, der ausschließlich der nichtpatrizischen Burgerschaft zugänglich war, 1830 den Kristallisationspunkt des hauptstädtischen Liberalismus, in dem auf eine Staatsumwälzung hingearbeitet wurde. Der 1832 gegründete Bernerleist wiederum wurde zum organisatorischen Zentrum der altgesinnten, regierungsfeindlichen Opposition, und es gelang ihm in der Regeneration, auf städtischer Ebene die Vorherrschaft des Patriziats zu festigen.

Die vierte und letzte Phase der Leistgeschichte, die bis heute andauert, nimmt ihren Anfang 1863/65, als der Lorraine- und der Länggassleist gegründet wurden. Damit war in einer Zeit, in der sich die Stadt rasch ausdehnte, eine neue Leistgattung geboren: die Quartier- und Gassenleiste. Diese boten ihren Mitgliedern zwar auch gesellige und freundschaftliche Beziehungen, ihr eigentliches Ziel waren jedoch öffentliche Anliegen. So befassten sie sich anfangs mit sozialen und baulichen Problemen ihres Stadtteils, behandelten aber auch politische Fragen und betrieben in Abstimmungen und Wahlen manchmal sogar Meinungsbildung. In den letzten Jahrzehnten kämpfen die gegenwärtig 35 Quartier- und Gassenleiste vor allem für die Wohnlichkeit und andere verbesserungswürdige Bedürfnisse ihrer Quartiere und Gassen. Gleichzeitig mit dem Aufkommen der Quartier- und Gassenleiste erlebten auch die traditionellen freundschaftlichen Leiste einen Aufschwung, wobei diese sich bis heute ausschließlich im ehemaligen Patriziat finden. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts versuchte diese durch starke ökonomische, politische und soziale

Umwälzungen in ihrem Einfluss bedrohte Schicht, in Leisten dem eigenen Nachwuchs im Kreis von Gleichgesinnten und Gleichgestellten Identität und Solidarität einzuimpfen. Noch heute ist es ein Ziel der Leiste, in diesem sozialen Milieu ein Gruppengefühl zu fördern.

Für die Beflaggung der Stadt Bern sind seit jeher die Gassenleiste (untere Altstadt) sowie heute die Innenstadt-Organisation Bern City (obere Altstadt) zuständig.

An jeder Ecke in der Altstadt fallen die *farbigen Straßenschilder* als Farbtupfer auf den grauen Sandsteinwänden der Gebäude auf. Ihr Ursprung geht auf die Zeit der französischen Besatzung zurück, 1798 löste die Einteilung der Stadt in fünf Farbquartiere die seit 1294 bestehenden Vennerviertel ab. Die Beschilderung nach Farben soll den Besatzungssoldaten geholfen haben, sich nach den üblichen Trinkgelagen in den Gassen zurechtzufinden. Die Farben spiegeln die verschiedenen Bauphasen der Berner Altstadt wider, die Einteilung in die Farbquartiere schwarz Nydegg, weiß Gerechtigkeitsgasse, grün Kramgasse, gelb Marktgasse und rot Spitalgasse hat bis heute Gültigkeit.



In der Marktgasse zwischen Anna-Seiler-Brunnen...



...und Schützenbrunnen

Der *Schützenbrunnen* steht in der Marktgasse in Bern und gehört zu den Berner Altstadtbrunnen aus dem 16. Jahrhundert. Der Brunnen stammt aus dem Jahre 1527 und erhielt 1543 von Hans Gieng die Brunnenfigur eines geharnischten Obmanns der

Schützen, der in der Rechten das Banner mit dem Zeichen der Büchenschützen trägt und mit der Linken den Griff eines langen Schwertes umfasst. Zwischen seinen Beinen zielt ein Bärenjunge mit einer Büchse auf die Passanten in der Gasse.

Am Ende der Marktgasse verzweigt sich die Strecke vor dem Zytglogge nach links (Linie 9 Guisanplatz) sowie rechts (Linien 3 Saali und 5 Ostring). Geradeaus in die Kramgasse führen zwar nach Aufgabe des Trambetriebes zum Bärengraben im Jahre 1941 keine Schienen mehr, aber für die Trolleybuslinie 12 hängt hier auch weiterhin Fahrleitung.

Unsere Sonderzüge nahmen zunächst den Abzweig nach rechts auf den Theaterplatz, kurz danach folgt der Casinoplatz, wo sich heute die Endstelle des Blauen Bähnli (Linie G) befindet. Anschließend erfolgte die Querung der Aare auf der Kirchenfeldbrücke. Hierbei boten sich prächtige Ausblicke links und rechts über die tief unten fließende Aare.

Der *Zytgloggeturm* (Zeitglockenturm) bildete das alte westliche Stadttor von Bern, über dem er aufragt. Erbaut 1191, war es bis 1256 das erste Westtor und bildete einst den Abschluss der ersten Stadterweiterung. Es gibt eine ganze Reihe an weiteren Türmen wie den Käfigturm und den Holländerturm, welche als ehemalige Wehrtürme das Stadtbild prägen. Der Käfigturm bildete von 1256 bis 1344 das zweite Westtor, der Holländerturm seit 1256 einen Teil des dritten Wehrgürtels. Durch die Entwicklung der Stadt rückte der Zytgloggeturm mit jeder Erweiterung immer mehr ins Zentrum der Stadt. Für einige Zeit ist der Turm gar als Frauengefängnis genutzt worden.

Nach dem großen Brand von 1405, der nahezu die gesamte Stadt in Schutt und Asche legte, wurde der Turm zum „Zytglogge“ umfunktioniert und gilt mit seinem Figurenspektakel und der astronomischen Uhr als Meisterwerk der mittelalterlichen Uhrmacherkunst. An seiner Ostseite ist ein sehr schönes Glockenspiel angebracht, u. a. mit Bärenfiguren und -hoch oben im Dach des Turms - der Statue von Hans Thann, einem Ritter in voller Rüstung. Dieses Glockenspiel wird 4 Minuten vor der vollen Stunde in Bewegung gesetzt. Unter dem großen Zifferblatt ist eine astronomische Uhr aus dem 15. Jahrhundert zu bewundern. Es handelt sich um ein Astrolabium mit südlicher Projektion, wie es vorwiegend an Kunsthren bis in die erste Hälfte des 15. Jahrhundert gebaut wurde. Der Stundenzeiger zeigt mit der goldenen Hand die modernen Stunden und mit dem Sonnenemblem den Sonnenstand gegenüber dem aufgemalten Planisphärium, wobei links der Sonnenaufgang im Osten, oben der Sonnenhöchststand im Süden und rechts der Sonnenuntergang im Westen dargestellt ist. Die Kugel (mit einer goldenen und einer schwarzen Hälfte) zeigt die aktuelle Mondphase an. Auch der aktuelle Mondstand kann aufgrund der relativen Position zum Sonnenzeiger abgelesen werden. Auf der beweglichen exzentrischen Scheibe der Ekliptik zeigt die Sonne das aktuelle Tierkreiszeichen an. Eine Besonderheit ist das öffentliche Pissoir welches sich an der Außenseite des Turms befindet. Abgetrennt durch eine Sichtschutzwand uriniert man so an die Fassade.

Das Kultur-Casino Bern ist ein Konzerthaus an der Herrengasse 25 in Bern. Es wurde 1906 bis 1908 von Paul Lindt und Max Hofmann für die Burgergemeinde Bern erbaut, nachdem 1890 das frühere Berner Konzerthaus dem Bau des Bundeshauses hatte weichen müssen. Das Bauwerk ist im Stil eines spätbarocken Klassizismus gehalten und trägt ein markantes Walmdach. Neben einem Restaurantbetrieb bietet das Casino Bern Platz für zahlreiche kulturelle Anlässe und namentlich für die Konzerte des Berner Symphonieorchesters. Nach dem Kultur-Casino Bern ist der davor liegende *Casinoplatz* benannt.

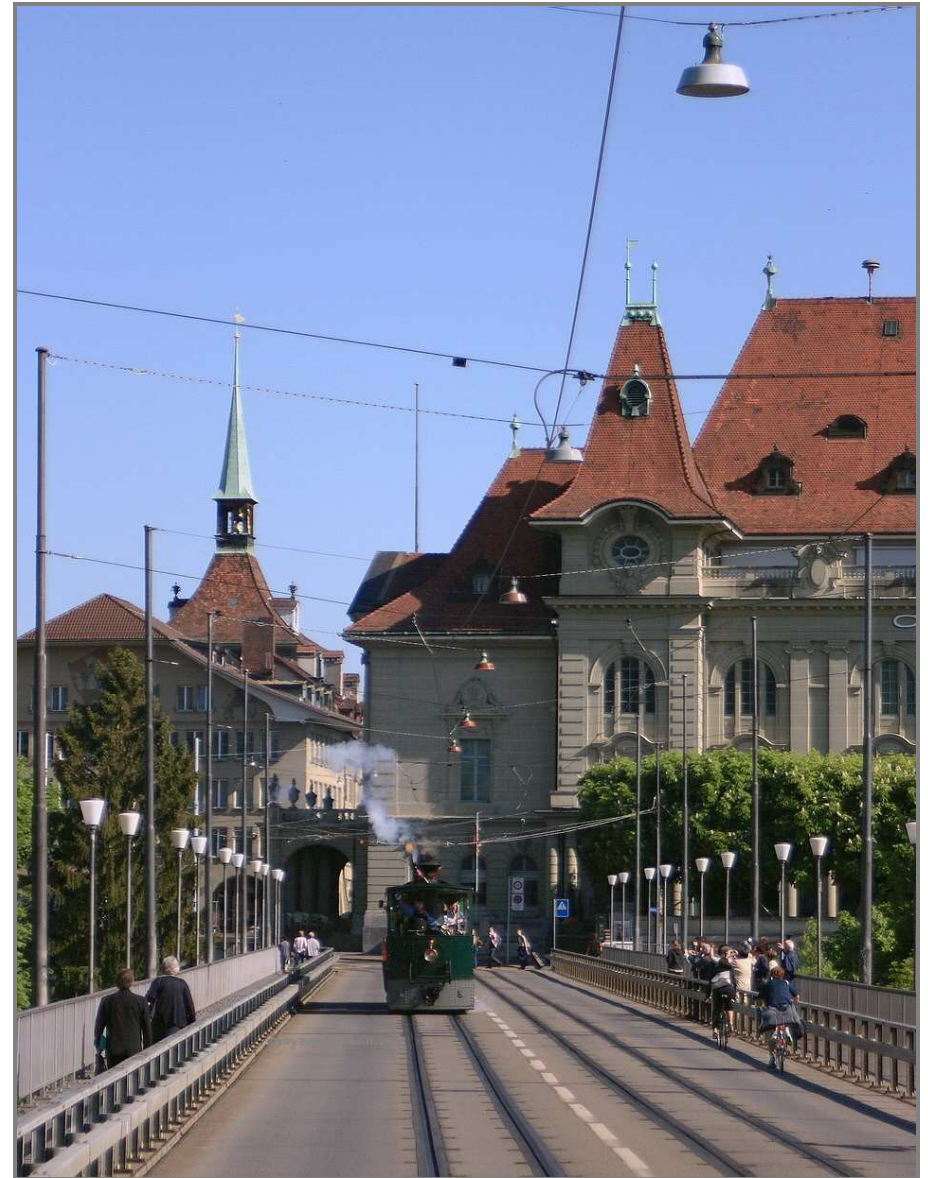


Das Dampftram auf dem Casinoplatz



Fahrt über die Kirchenfeldbrücke, hinten links ist die Turmspitze des Zytglogge zu sehen

Die *Kirchenfeldbrücke* verbindet den Casinoplatz in der Altstadt von Bern über die Aare hinweg mit dem Helvetiaplatz im Kirchenfeldquartier. Die fein ziselerte elegante Eisenkonstruktion wurde von der englischen Baufirma Berne Land Company nach den Plänen der Firma Gottlieb Ott & Co. in 21 Monaten gebaut und am 24. September 1883 eingeweiht. Sie ist 229 m lang und besitzt zwei Bogen, die je 87 m messen und 37 m hoch sind. Da bereits zahlreiche Berner durch einen Sprung von der Kirchenfeldbrücke Suizid begangen haben, sind heute bei den Brückenköpfen Informationstafeln der Telefonseelsorge angebracht.

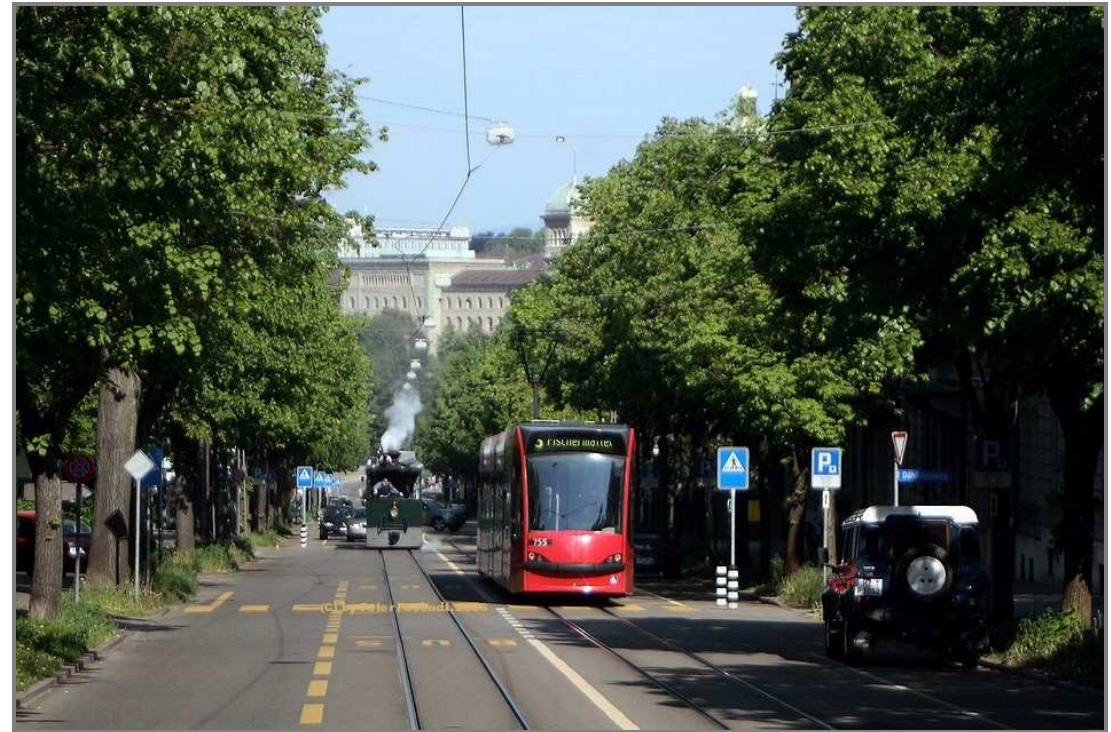


Unmittelbar nach der Kirchenfeldbrücke erstreckt sich der Helvetiaplatz, in dessen Anschluss die lange Steigung im Verlauf der Thunstraße bis hoch zum Thunplatz beginnt. Unsere Sonderzüge – insbesondere das Dampftram – mussten sich hier mächtig ins Zeug legen.



Auf dem Helvetiaplatz, im Hintergrund noch sichtbar ein Teil des Bundeshauses (Parlamentsgebäude)

Das *Bundeshaus* in Bern ist der Sitz der Regierung (Bundesrat) und des Parlaments (Bundesversammlung) der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Das Parlamentsgebäude wurde nach den Plänen des Architekten H. Auer gebaut und im Jahre 1902 vollendet. In der zentralen Kuppelhalle zwischen den beiden Ratssälen finden sich zahlreiche symbolische Darstellungen zur Schweizer Geschichte. Die Glaskuppel zeigt die eidgenössischen Wappen und den Wahlspruch „Einer für alle, alle für einen“, der die Wappen von 22 Kantonen einrahmt. Das Wappen des Jura ist daneben angebracht, da der Kanton erst 1978 neu gegründet wurde.



Steigung Thunstraße: das Dampftram legt sich mächtig ins Zeug. Dabei trifft es auf das Blaue Bähnli wie schon 1901, nur damals waren die Rollen zwischen Dampftram und elektrischem Tram genau umgekehrt. Aber auch das „städtische Tram“ (BERNMOBIL) – hier ein moderner Siemens Combino Niederflurwagen Be 4/6 – kommt entgegen.

Bald darauf wurde das Burgernziel erreicht. Rechterhand befindet sich das gleichnamige Tramdepot, welches hier nach Eröffnung der dritten Linie Breitenrain – Zytglogge - Burgernziel am 01. Juli 1901 für die elektrischen Tramfahrzeuge rechtzeitig zum Winter hin bezugsfertig wurde. Zu jener Zeit war übrigens Bern für rund drei Monate die weltweit einzige Stadt mit gleichzeitig drei verschiedenen Traktionsarten beim Tram (Lufttram, Dampftram und elektrisches Tram).



Generationentreffen im Burgernziel unter herrlich blühenden Kastanien, deutlich zu erkennen sind auch die Zufahrten zum gleichnamigen Depot.



Im Burgernziel trennt sich erneut die Tramstrecke, geradeaus führt die am 01. Dezember 1946 in Betrieb genommene Verlängerung zum Freudenbergerplatz (Ostring) der heutigen Linie 5, nach rechts führt die Strecke der Linie G über Gümligen nach Worb sowie der heutigen Linie 3 nach Saali. Allerdings teilen sich auf dem Abschnitt bis Egghölzli, unmittelbar vor der Berner Stadtgrenze zu Muri, das Blaue Tram und das städtische Tram erst seit 1973 die Gleise. Mit zunehmender Bedeutung des öffentlichen Nahverkehrs in Bern ab den 1970er-Jahren wurde die Straßenbahn wieder ausgebaut und um die Strecke (Burgernziel -) Egghölzli - Saali in das Neubaugebiet Wittigkofen verlängert. Auch unsere Sonderfahrt bog rechts in die Muristraße Richtung Saali ab.



Im Verlauf der Muristraße führt die Strecke zunächst als klassische Straßenbahn weiter. Die Muristraße hat hier den Charakter einer Alle und wird von wunderschönem, altem Baumbestand gesäumt. Als bald tauchte im weiteren Fahrtverlauf linkerhand der Gebäudekomplex des Weltpostvereins auf.



Der *Weltpostverein* (kurz WPV; franz. Union postale universelle kurz UPU) wurde am 09. Oktober 1874 im Rathaus zu Bern auf Vorschlag des deutschen Generalpostdirektors Heinrich von Stephan als Allgemeiner Postverein gegründet. Dieser zählt zu den ältesten Internationalen Organisationen. Der Weltpostvertrag wurde von 21 Gründungsstaaten ratifiziert und trat am 1. Juli 1875 in Kraft. Der Postverein regelt auf seinen Postkongressen die internationale Zusammenarbeit der nationalen Postverwaltungen. Bereits 1878 wird der Allgemeine Postverein zum Weltpostverein. Seit 1947 ist der Weltpostverein eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen und ist mit heute 191 Mitgliedstaaten das internationale Forum für die Kooperation zwischen Postbehörden und -firmen. Der Hauptsitz der Organisation ist auch heute noch in Bern. Von hier aus wird alle fünf Jahre der Weltpostkongress organisiert. Generaldirektor des Weltpostvereins ist seit dem 1. Januar 2005 der Franzose Edouard Dayan.

Im Egghölzli zweigt nach links die kurze Straßenbahn-Neubaustrecke von 1973 ab, welcher wir bis zum Endpunkt folgten (geradeaus führt die Strecke Richtung Gümligen und Worb der Linie G weiter). Die Strecke besitzt eine Zwischenhaltestelle, verläuft vollständig auf eigenem Gleiskörper und ist stadtbahnmäßig trassiert. Sie verläuft innerhalb eines Grüngürtels, so ist von der Wohnsiedlung Wittigkofen nicht viel zu sehen. Schnell wurde die Schlaufe Saali erreicht, sie befindet sich schon (oder noch) auf freiem Feld an der Stadtgrenze zu Melchenbühl. Wie bei allen Berner Tramschlaufen gibt es nur einen gemeinsamen Ankunft-/ Abfahrtbahnsteig, d. h. ankommende Züge fahren mit Fahrgästen zunächst durch die Schlaufe. Die Schlaufe Saali hat kein Überholgleis, es gibt nur ein Stumpfgleis, ansonsten sind hier bereits Vorleistungen für eine mögliche Streckenverlängerung erbracht.

Um den planmäßigen Kurs der Linie 3 nicht unnötig aufzuhalten, fuhren wir ohne Halt sogleich wieder zurück in Richtung Stadt.

Zurück am Burgernziel wurde zunächst das Depot angefahren. Das Dampftram musste nämlich für den weiteren Fahrtverlauf mit neuen Vorräten in Form von Wasser und Brennstoff versorgt werden. Aber nicht nur die Tramwaylokomotive, auch alle Fahrtteilnehmer wurden während dieser Pause mit Flüssigkeit versorgt: man ließ die Sektkorken knallen.

Auf dem Depot-Areal befindet sich die nach wie vor genutzte Wagenhalle von BERNMOBIL, am Feiertag (Pfingstmontag) wegen des verminderten Fahrzeugauslaufs gut gefüllt, zusätzlich stehen im Freigelände noch ein paar Güterwagen/ -loren sowie restaurierte, historische Trolleybusse - letztere zumindest überdacht. Burgernziel ist neben dem Depot Eigerplatz das zweite Tramdepot von BERNMOBIL. Der Eigerplatz ist für BERNMOBIL zwar ein strategisch zentraler Standort und wird dieses auch in Zukunft bleiben, jedoch sind dort keine Ausbaumöglichkeiten mehr vorhanden (insbesondere im Zusammenhang mit dem Projekt „Tram Bern West“ sowie weiteren Ausbauplänen Richtung Wankdorf und Klein-Wabern). Das Depot Burgernziel ist aber ebenfalls nicht ausbaufähig. So wird es in den nächsten Jahren aufgegeben und durch einen Neubau an anderer Stelle ersetzt. Das Stadtentwicklungskonzept der Stadt Bern sieht vor, die Infrastrukturanlagen nach Möglichkeit an den Stadtrand zu verlagern und durch eine Umnutzung des Areals Burgernziel an dieser attraktiven Lage hochwertigen Wohn- und Gewerberaum zu schaffen. Unter diesem Aspekt wurde ein Konzept von BERNMOBIL und der Stadt Bern erarbeitet, welches ein Areal an der Bolligenstrasse für die Errichtung eines neuen Tramdepots vorsieht. Das neue Tramdepot (Projektname „Papillon“) soll dort bis 2010 realisiert werden und wird aufgrund einer ersten Kostenschätzung ca. 55 Mio. Franken (bei einer Genauigkeit von $\pm 30\%$) kosten.

Einfahrt Depot Burgernziel





Die Tramwaylokomotive wird mit neuen Vorräten versorgt





Auch das „Märlitram“ legt vor der Wagenhalle eine Pause ein.

Der historische Autobus Bern SVB 70 (Baujahr 1948) und Trolleybus Beatenbucht STI 1 (Baujahr 1952) samt dessen Ersatzteilspender STI 7 haben immerhin halbwegs ein Dach über dem Kopf.

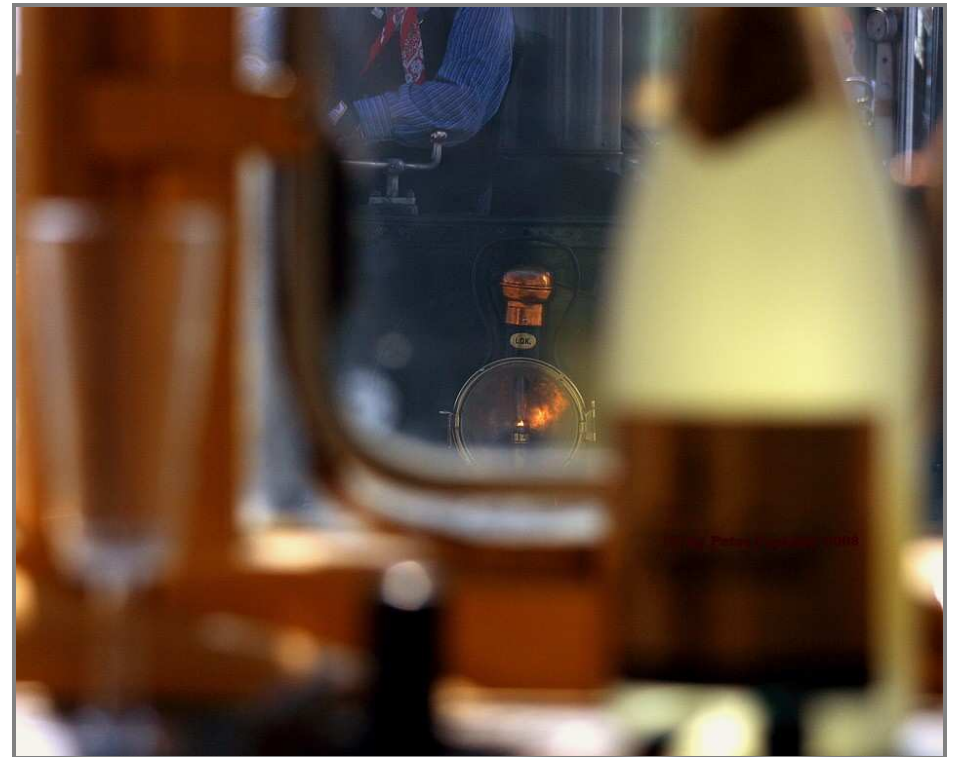
Der gedeckte Güterwagen Gk-v TB 35 stammt von der Trogenerbahn (heute AB Appenzeller Bahnen) und war dort noch bis Dezember 2007 als Postwagen im Einsatz. Er befindet sich seit Januar 2008 im Burgernziel, zusammen mit dem gleichartigen Güterwagen TB 33.





Die Vorräte sind aufgefüllt

Die Vorräte sind (gleich) geleert



Nach dieser kurzweiligen Pause ging es mit einer Ehrenrunde über das Depotgelände zurück auf die Strecke und weiter auf bereits bekanntem Weg in die Altstadt. Auch bestand für die Fahrtteilnehmer hier die Gelegenheit, die Wagen zu tauschen, von Dampf- auf elektrische Traktion und umgekehrt. Kurze Zeit später wurde erneut die Kirchenfeldbrücke passiert. Die prächtige Kulisse der Altstadt lag wunderbar in der Sonne, linkerhand das Parlamentsgebäude, rechterhand das Münster – und tief unten natürlich die Aare.



Bern-Panorama von der Kirchenfeldbrücke

Am Zytglogge wurde jetzt die im Linienverkehr nicht genutzte Verbindung geradeaus zum Kornhausplatz befahren, um wenig später auf der Kornhausbrücke erneut die Aare zu überqueren. Vom Kornhausplatz bis zum Viktoriaplatz wird ebenfalls – wie zuvor im Kirchenfeld - eine beachtliche Steigung erklommen. Über Breitenrain wurde an der Papiermühlenstraße alsbald die großzügige Wendeanlage Guisanplatz erreicht. Da sich hier verschiedene Ausstellungshallen, die „BEA bern expo“ sowie weitere Veranstaltungsmöglichkeiten befinden, gibt es für das Tram eine reguläre Schlaufe sowie für Verstärkungszüge weitere Aufstellgleise und eine zusätzliche Schlaufe. Die Bedeutung der Strecke zum Guisanplatz zeigt sich auch darin, dass im Jahre 1958 auf dem „Nünitram“ (Linie 9) zwischen Hauptbahnhof und Guisanplatz sogar Eilkurse eingeführt wurden, so wie auch unserer Sonderwagen beschildert ist. (Weitere Eilkurse gab es auch auf der Linie 5 vom Hauptbahnhof zum Ostring). Der modern-sachliche Platz samt seiner Bebauung steht hier besonders im Gegensatz zum altherwürdigen Dampftram. Auch wir befuhren die zusätzliche Schlaufe, der Tourenwagen der Linie 9 konnte somit ungehindert nach Fahrplan verkehren. Ebenfalls gab es für die Fahrtteilnehmer erneut die Möglichkeit, die Fahrzeuge zu wechseln. Zudem wurde nochmals ein kleines Gruppenbild der Schweizer Organisatoren arrangiert, sogar stilvoll mit Schweizer Flagge.

Von 1913 bis 1974 fuhr parallel vom Kornhausplatz bis zur Papiermühlenstraße - unter Nutzung der Tramgleise - die Worblentalbahn Worb - Bern Kornhausplatz. Im Worblental tat man sich zunächst besonders schwer mit dem Bau einer Eisenbahn, dem frühzeitigen Wunsch nach einer normalspurigen Strecke Richtung Emmental einerseits stand die Ablehnung jeglichen Eisenbahnbaus andererseits lange Zeit gegenüber. Im Jahre 1911 konnte endlich die Worblental-Gesellschaft gegründet werden, ein Jahr später wurde dann mit dem Bahnbau begonnen und 1913 nahm die Worblentalbahn (WT) dann ihren Betrieb auf. Aber aus Kostengründen mussten sich die Normalspurverfechter einer Schmalspurlösung fügen, dafür bereits von Anfang an elektrisch betrieben. Ebenfalls um die Kosten gering zu halten wurde die ab Worb verkehrende Bahn nicht eigenständig in die Stadt Bern geführt, sondern man suchte den Anschluss an das bestehende Berner Tramnetz beim Forsthaus (beim heutigen Stadion) und fuhr auf dem städtischen Netz bis zur Endstation Bern Kornhausplatz. Diese Streckenführung hatte natürlich gewaltige Nachteile, denn die Mitnutzung der Tramgleise ab der Papiermühlenstraße ergab mit zunehmendem Straßenverkehr immer mehr Probleme. Auch durfte ursprünglich das breitere Rollmaterial der Worblentalbahn auf der Tramstrecke untereinander nicht kreuzen; ebenfalls war auch die Endstation am Kornhausplatz nicht ideal gelegen. 1927 fusionierte die WT mit der Bern-Worb-Bahn (BWB, Gümliger Linie/Blaues Bähnli) zu den Vereinigten Bern-Worb-Bahnen (VBW), heute wiederum Bestandteil des RBS (Regionalverkehr Bern – Solothurn). Mit dem so genannten „Plan 74“ wurden 1974 für die schmalspurigen Vorortbahnen nach Zollikofen, Solothurn und Worb im Raum Bern weit reichende Änderungen wirksam. So konnte die unterirdische Station unter dem Berner Hauptbahnhof und deren neue Zulaufstrecke, sowie die ausgebaute Güter-Verbindungsline Ittigen - Worblaufen mit teilweiser Neutrassierung in Betrieb genommen werden. Nun wurde es den Worblentalzügen möglich, auf eigener Strecke direkt in den Berner Hauptbahnhof zu gelangen. Die bisherige Strecke ab Ittigen über Eyfeld nach dem Forsthaus mit Anschluss an das Tramnetz wurde damit stillgelegt und abgebaut. Ab dem Forsthaus waren die Gleisanlagen in städtischem Besitz, am Stadion besaß das Tram eine zusätzliche Wendeschleife, welche allerdings nur im Sonderverkehr angefahren wurde. Die Tourenzüge endeten stets am Guisanplatz. Wenn das Projekt einer Tramverlängerung (Neubau) bis zum neuen S-Bahnhof Wankdorf positiv beschieden wird, werden auch hier (wieder) Tramzüge verkehren.

Auf der Kornhausbrücke, vorneweg das „Märlitram“



Die *Kornhausbrücke* verbindet die Altstadt von Bern über das Flusstal der Aare mit dem nördlich gelegenen Breitenrainquartier. Erbaut wurde sie vom Berner Ingenieur Paul Simons und der Theodor Bell & Cie. AG Kerns in Verbindung mit der Gutehoffnungshütte in Oberhausen. Die Arbeiten begannen im September 1895, eröffnet wurde die Brücke am 18. Juni 1898. Sie ist benannt nach dem Berner Kornhaus, führt vom Kornhausplatz, an dem neben dem Kornhaus u. a. das Stadttheater Bern liegt, zum Viktoriaplatz, und ist 382 m lang. Die Hauptöffnung misst 115 m, die fünf kleinen Bogen je 34 m.



Aufstellung am Guisanplatz





Guisanplatz

Der Rückweg erfolgte vom Guisanplatz wiederum durch das Breitenrainquartier, dem Viktoriaplatz und über die Kornhausbrücke bis in die Altstadt.



In der Rodtmattstraße

Mit ordentlich Dampf durchs Breitenrainquartier





Auf dem Viktoriaplatz, vor der BKW FMB Energie AG (ehemals Bernische Kraftwerke AG)

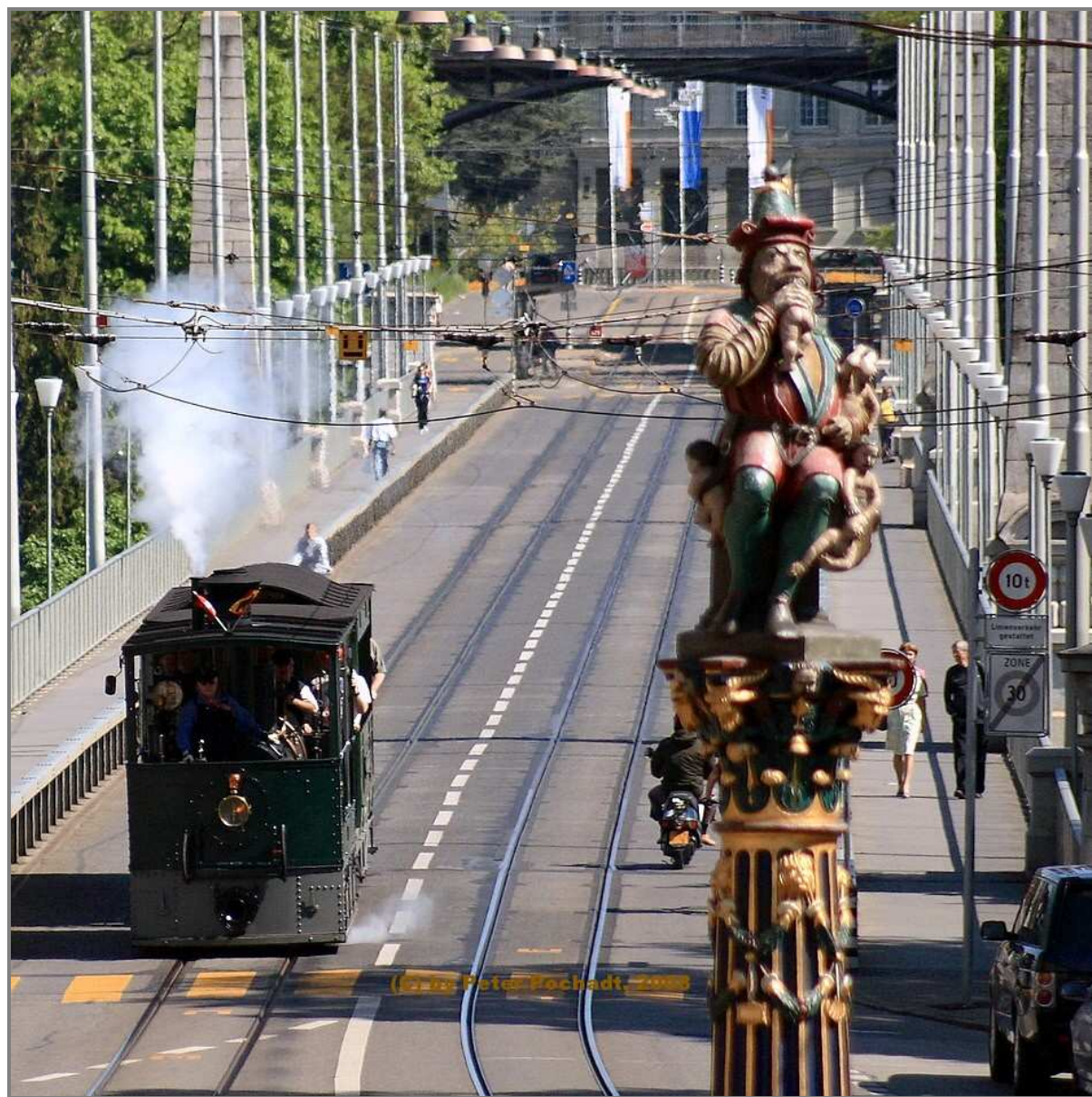


An der Haltestelle Kursaal wird die Brücke Schänzlistraße unterquert

Das klimatisch äußerst günstige Rabbental („rappe“, mittelhochdeutsch Traubengrat) wird bereits 1293 als Rebbesitzung Berns urkundlich erwähnt. Heute bezeichnet Rabbental den mit Villen und mit dem Botanischen Garten besetzten Südhang zwischen *Kursaal* und der Aare. Das Areal des Kursaals wurde einst Gandegg bezeichnet. Die Gandeggsschanze für die Außenverteidigung der 4. Stadtbefestigung wurde jedoch nie vollendet. Kleine Wege und Treppen erschließen das abfallende Gelände. Um 1870 wurde auf der Schänzli-Terrasse eine Kaffeewirtschaft mit Sommertheater eröffnete. Aus diesem Restaurant- und Theaterbetrieb entstand später der so genannte Kursaal, in dem es jedoch nicht um Gesundheit, als vielmehr um das Vergnügen geht. An der Stelle des heutigen Kursaals befand sich seit 1858 ein «Sommer-Casino», eine Kaffeewirtschaft, die im Sommer viele Ausflügler aus der Stadt anzog. Mitte der 1870er-Jahre wurde die Kaffeewirtschaft um eine zusätzliche Attraktion in Form eines Theatersaals ergänzt. Geschäftstüchtige Berner Hoteliers und Kaufleute gründeten am 20. Februar 1903 die «Kursaal- & Sommerkasino-Gesellschaft Schänzli», pachtete vorerst die so genannte «Schänzli»-Besitzung und führte den dort bestehenden Betrieb zunächst unverändert weiter. Doch der Erfolg der neuen Gesellschaft war mäßig, so dass sich die Aktionäre 1910 entschlossen, das Gelände zu kaufen und einen neuen Kursaal zu bauen. Zu diesem Zeitpunkt entstand der neue Konzertsaal-Trakt mit Liftturm, Wandelhalle, Foyer, Konzerthalle und dem heute noch bestehenden Spielsaal. Im Mai 1914 wurde der nun völlig umgebaute Kursaal Eröffnet. Doch der Erste Weltkrieg machte den Hoffnungen der Kursaal-Betreiber auf glänzende Geschäfte einen Strich durch die Rechnung. Vorübergehend richtete die Armee hier ein Lazarett ein, die erhofften Gäste blieben jahrelang aus. Ein schwerer Schlag für den Kursaal war auch das 1920 vom Volk angenommene Spielbankenverbot, welches den Spielbetrieb von 1925 bis 1928 zum Erliegen brachte. In diesen Jahren, in denen es für den Betrieb schlicht ums Überleben ging, musste außerdem der alte Theatersaal dringend ersetzt werden. Der neue Theatersaal ging 1932 in Betrieb, aber das Geschäft lief auch in den 1930er-Jahren weiterhin schlecht. Insbesondere die aufkommenden Radioübertragungen von Konzerten waren eine starke Konkurrenz. Sie zwangen den Kursaal zu einem lockeren Programm samt optischen Attraktionen und - trotz moralischen Bedenken älterer Herren - Tanzveranstaltungen im zweiten Teil. Damit stellte sich schließlich nach langen mageren Jahren der Erfolg doch noch ein. Er hielt über den Zweiten Weltkrieg hinaus an, so dass 1959 ein neuer Konzertsaal eingeweiht werden konnte. Die Blüte war aber kurz. Nach dem Radio wurde nun das Fernsehen zur übermächtigen Konkurrenz für die Kursaal-Programme und zwang die Betreiber zu einer Neuausrichtung. Diese bestand einerseits in der teilweisen Umwandlung in ein Kongresszentrum, welche durch den Bau des Hotel Allegro Ende der 1990er-Jahre vervollständigt wurde. Andererseits schuf sich der Kursaal mit dem Grand-Jeux-Casino ein weiteres wichtiges Standbein.



Auf der Kornhausbrücke



Das Dampftram auf der Kornhausbrücke; im Vordergrund der Kindlifresserbrunnen

Der *Kindlifresserbrunnen* steht auf dem Kornhausplatz in Bern und gehört zu den Berner Altstadtbrunnen aus dem 16. Jahrhundert. Er wurde 1545/46 von Hans Gieng an Stelle eines hölzernen Brunnens aus dem 15. Jahrhundert errichtet. Ursprünglich nannte man ihn Platzbrunnen; der heutige Name ist erstmals 1666 belegt. Die Brunnenfigur zeigt einen sitzenden Oger, der gerade ein nacktes Kind verschlingt. (Ein Oger ist ein menschenähnlicher Unhold in Märchen, Sagen, fantastischen Erzählungen oder ähnlichen Kontexten). An seiner Seite befindet sich ein Sack, in dem noch weitere Kinder stecken. Da der Riese einen spitzen Hut trägt, der an einen Judenhut erinnert, wurde darüber spekuliert, ob er einen Juden darstellen und an einen angeblichen Ritualmord erinnern sollte. Nach anderen Theorien stellt die Brunnenfigur den griechischen Gott Kronos dar. Wahrscheinlich handelt es sich aber lediglich um eine Faschnachtfigur, mit der man ungehorsame Kinder einschüchterte. Um den Fuß der Brunnensäule verläuft ein Fries, der einen Kriegszug bewaffneter Bären darstellt, zu denen u. a. ein Pfeifer und ein Trommler gehören. Der Fries wurde von Hans Rudolf Manuel entworfen.

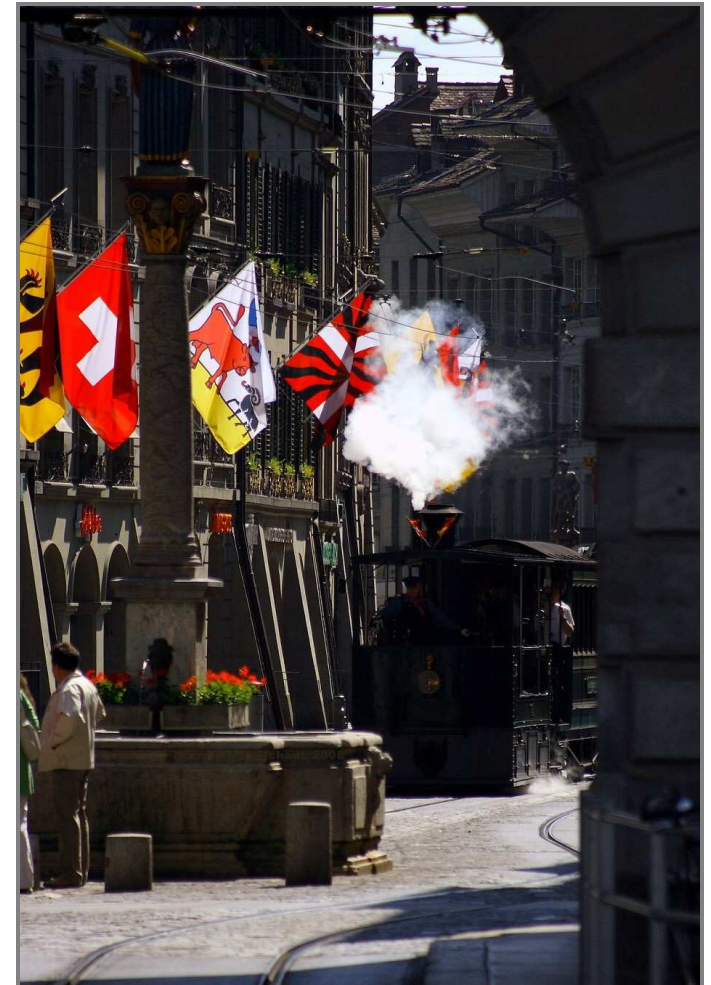
Kaum beachtet: unterhalb der Kornhausbrücke befindet sich der *Altenbergsteg*. Er ist eine kleine Fußgängerbrücke über die Aare und verbindet die Altstadt mit dem nördlich gelegenen Altenberg. Bevor die heutige Kettenbrücke 1857 errichtet wurde, befand sich an derselben Stelle seit 1834 eine Holzbrücke mit Zollhaus. Zuvor wurde die im Jahre 1823 eingeführte Fähre genutzt, um die Aare zu überqueren. Der Steg liegt nur einige Meter seitlich verschoben unterhalb der 1898 eröffneten - jedoch wesentlich höheren - Kornhausbrücke. Die Überquerung des Altenbergstegs mit Fahrzeugen ist untersagt. Aarebadende nutzen den flussaufwärts vom Freibad Lorraine gelegenen Steg, um in das kühle Nass zu springen.

Nach der Kornhausbrücke wurde am Kornhausplatz der Kindlifresserbrunnen passiert, am Zytglogge ging es dann rechts wieder in die Marktgasse, kurze Zeit später in dieser Fahrtrichtung seitlich am Käfigturm vorbei und weiter über den Bubenbergplatz (Hauptbahnhof) bis zum Hirschengraben. Dann folgte als kleines Highlight für Streckensammler noch ein Abstecher über linienmäßig nicht genutzte Gleise.



Die farbenfrohen Flaggen der Marktgasse im Gegenlicht

Blick zurück durch den Käfigturm auf den Anna-Seiler-Brunnen, das Tram nimmt in dieser Richtung den Weg am Turm vorbei.



Das Dampftram biegt vor moderner Kulisse in den Hirschengraben ein



Im Wallgraben vor der Westnordwest-Flanke der Bastion Christoffel wurden von 1757 bis 1877 Hirsche und andere Tiere gehalten. Die Bezeichnung *Hirschengraben* übertrug sich auf den 1877 durch Aufschüttung entstandenen Platz. Noch im gleichen Jahr wurde der Platz mit zwei Baumreihe bepflanzt. 1914 entstand als südlicher Abschluss der nach Joseph Victor Widmann benannte Widmann-Brunnen, an der Nordseite wurde 1930 das vom Bubenberplatz versetzte Bubenber-Denkmal aufgestellt.

Vom Hirschengraben wurde die innerstädtische Betriebsschleife (Häuserblockumfahrung) Wallgasse – Schwanengasse südlich des Bubenberglplatzes angefahren. Im Zusammenhang mit den Projekten „Bahnhofplatz 08“ und „Tram Bern West“ sind hier die bisherigen Betriebsgleise erweitert bzw. gänzlich neu angelegt worden. Bisher bestand am Hauptbahnhof die Möglichkeit, Straßenbahnzüge aus Richtung Altstadt kommend vom Bubenberglplatz über Hirschengraben – Wallgasse – Schwanengasse und wieder zurück in die Altstadt abzukehren, aus Richtung Westen kommend dagegen vom Bubenberglplatz im Uhrzeigersinn um die Heiliggeistkirche herum und wieder zurück Richtung Westen. Jetzt kann neu vom Hirschengraben aus beiden Richtungen in die Wallgasse eingefahren werden, in der Wallgasse selbst ist ein zusätzliches Überholgleis angelegt und die Ausfahrt am Bubenberglplatz aus der Schwanengasse ist ebenfalls neu zweigleisig angelegt und in beide Richtungen möglich. Zusätzlich wurde vom Bubenberglplatz kommend eine gänzlich neue Betriebsstrecke durch die Christoffelgasse und Bundesgasse angelegt, die alte Schleife Heiliggeistkirche komplett aufgelassen. Damit ist für das neue Linienkonzept nach Eröffnung des Trams Bern West sowie bei Sonderveranstaltungen eine deutlich flexiblere Betriebsführung möglich.

Eine weitere private Sonderfahrt erreichte zeitgleich mit uns vom Eigerplatz kommend den Hirschengraben und bog über die neu geschaffene südliche Einfahrtmöglichkeit ebenfalls in den Wallgraben ein. Es handelte sich dabei um das Speisewagentram „Wagon-Restaurant“ BRe 4/4 647 mit Beiwagen BR 312 (ursprünglich Ce 4/4 147, SIG/MFO, Baujahr 1935 und C4 312, SIG, Baujahr 1933). Das Speisewagentram und das „Märlitram“ entstammen einer Bauserie. So konnten während einer kurzen Pause gleich drei Sonderzüge in der Wallgasse im Bild festgehalten werden.



Auch das Speisewagentram ist unterwegs und biegt in die Wallgasse ein



Betriebsschleife Wallgasse: treffen gleich dreier Sonderzüge



Wie man geschickt den Bogen nach dem Norden spannt (steht unten im Text).

Die Schlaufe Wallgasse wurde neu mit einem Überholgleis ausgestattet, sie wird derzeit linienmäßig nicht befahren. Das Dampftram und das „Märlitram“ stehen hier einträchtig nebeneinander. Das Elektrofachgeschäft der *M. Messerli AG* rechts im Bild braucht nur noch ein weiteres „k“, und schon wäre der Bogen für ein mögliches neues FunTreff-Ziel nach dem hohen Norden zur „Elektrischen“ in Oslo/ Norwegen gesponnen...

(elektrikk → trikken → Oslotrikken)

Zuerst räumte das Speisewagentram vor uns die Wallgasse, wir nahmen anschließend als Überraschung den Weg nicht etwa in einer weiteren Runde über den Bubenbergplatz, sondern bogen rechterhand wieder in Richtung Altstadt ein um wiederum rechts über die neue „große Schlaufe“ Christoffelgasse – Bundesgasse abzukehren. Unsere Sonderzüge stellten damit vmtl. auch die erste „planmäßige Sonderfahrt“ über diese neue Betriebsstrecke dar.

Erneut ging es durch die westliche Vorstadt, um nach zwei Stunden Rundfahrt durch Bern wieder das Depot Eigerplatz zu erreichen, wo die Sonderfahrt leider viel zu schnell zu Ende war.

Ein besonderer Dank geht an alle Organisatoren und Beteiligte, welche diese Fahrt ermöglichten!



**Text (nach umfangreicher Internet-Recherche) & Fotos:
ppo Peter Hamburg 2008**



-E-N-D-E-